Сидорня Андрей Александрович. Усиление стимулирующего воздействия кредита на развитие городского пассажирского автотранспорта : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.10 : Ростов н/Д, 2001 170 c. РГБ ОД, 61:01-8/2844-9

**Содержание к диссертации**

Введение

Глава 1. Стимулирующая функция и роль кредита в обеспечении непрерывности кругооборота капитала пассажирских АТП 14

1.1. Экономическое содержание кредита и его стимулирующей функции 14

1.2. Проблемы рыночной адаптации городского пассажирского автотранспорта . 35

1.3. Особенности кругооборота капитала пассажирских АТП и необходимость кредита 52

Глава 2. Место кредита в развитии пассажирских АТП и воспроизводстве основных фондов 67

2.1. Место кредита в формировании капитала пассажирских АТП 67

2.2. О необходимости и возможности кредитования пассажирских АТП на воспроизводство основных фондов 80

Глава 3. Пути усиления стимулирующего воздействия кредита на воспроизводство основных фондов и развитие городского пассажирского автотранспорта 100

3.1. Совершенствование механизма кредитования пассажирских АТП на приобретение подвижного состава 100

3.2. Усиление роли кредита в реализации Программы развития городского пассажирского автотранспорта г. Ростова-на-Дону 126

Заключение 135

Библиографический список 142

Приложения 152

**Введение к работе**

Актуальность проблемы. Обеспечение качественного транспортного обслуживания городского населения РФ в условиях рыночного реформирования экономики требует новых теоретических и практических подходов в решении проблем развития городского пассажирского автотранспорта. Они лежат в области рыночной адаптации финансов пассажирских автотранспортных предприятий (АТП), в сфере усиления стимулирующего воздействия кредита на увеличение численности, обеспечение обновления подвижного состава АТП и на повышение комфортности перевозок в соответствии с потребностями населения. Переломить сложившуюся негативную тенденцию к уменьшению автобусного парка Ростовской области, где в 1999 г. сокращение составило 27,9% по сравнению с 1995 г., а удельный вес автобусов старше 8 лет - 60,8%, можно путем активного инвестирования бюджетных, собственных средств и банковских кредитов в обновление автобусного парка АТП. Однако объем финансирования на эти цели в Ростовской области сократился в 2,9 раза в 1999 г. по сравнению с 1998 г. Банковские кредиты на эти цели не привлекались, что не позволило радикально улучшить ситуацию в городском пассажирском автотранспорте. В целом по стране в 2000 г. обеспеченность населения автобусным парком снизилась на 25%, объемы инвестиционного финансирования составили не более 20 - 30% воспроизводственных потребностей АТП, а ежегодное обновление сократилось в 7,7 раза (в 1999 г.) по сравнению с 1990 г. Недостаточное влияние стимулирующей функции и роли кредита тормозит процесс расширенного воспроизводства активной части основных производственных фондов пассажирских АТП.

Реальность транзитивной экономики такова, что, благодаря развитию частной формы кредита, кредитные отношения в сфере городских пассажирских перевозок в значительной части находятся в «сером» секторе экономики, хотя выгодней предпринимателям и обществу может быть банковская форма кредита. Из-за отсутствия у банков эффективных и надежных моделей кредитования покупки автобусов пассажирскими АТП разных форм собственности и организационно-правовых форм значительные денежные потоки вынуждено уводятся в «теневую» экономику. Для динамичного развития страны необходимы механизмы легализации «серого» сектора экономики, в частности, в сфере городских пассажирских перевозок, что в перспективе позволит функционировать механизму расширенного воспроизводства основных фондов пассажирских АТП на основе собственных источников, а также высвободить значительные бюджетные средства, расходуемые на транспортную дотацию. Однако в результате отсутствия системного и комплексного подхода к проблеме усиления стимулирующего воздействия кредита на развитие городского пассажирского автотранспорта принижается роль малого предпринимательства и банковского кредитования в этой сфере, что и определяет актуальность настоящего диссертационного исследования.

Степень разработанности проблемы. Вопросы теории кредита и кредитования реального сектора экономики РФ рассмотрены в работах ведущих отечественных ученых (Н.Г. Антонов, М.С. Атлас, Н.И. Валенцева, B.C. Геращенко, Е.Ф. Жуков, В.А. Зайденварг, Э.А. Зелгалвис, В.И. Колесников, Л.Н. Красавина, И.М. Крол, Л.П. Кроливецкая, О.И. Лаврушин, И.Д. Мамонова, Ю.И. Меликов, М.А. Пессель, В.И. Рыбин, Ю.Е. Шенгер, З.Г. Ширинская, М.М. Ям польский и др.). Вопросы инвестиционного кредитования рассмотрены К.В. Кочмолой, О.Г. Семенюта и др. Проблемы кредитования субъектов малого бизнеса и механизм оценки эффективности инвестиционных проектов отражены в работах Ю.В. Богатина, В.В. Высокова и др. Особенности финансов пассажирских АТП рассматривались в работах А.П. Анисимова, И.А. Бородина, Д.С. Молякова. Вопросы кредитования советских АТП освещены в работах А.К. Биркина и В.Н. Мавриченко. Проведенный анализ экономической литературы показал, что не исследовался потенциал стимулирующего воздействия кредита на развитие городского пассажирского автотранспорта в рыночных условиях. Отсутствуют диссертационные исследования, рассматривающие в рыночных условиях особенности кругооборота, структуры и источников формирования капитала пассажирских АТП разных форм собственности и организационно-правовых форм, необходимость, возможность и механизм использования кредита для обновления подвижного состава городского пассажирского автотранспорта, в том числе на основе развития малого предпринимательства. Необходимость проведения теоретического анализа и целесообразность обобщения отечественного и зарубежного опыта дает основание диссертанту осуществлять собственный научный поиск.

Цель и задачи диссертационного исследования. Актуальность, практическая направленность и значимость исследуемой проблемы, недостаточная степень ее разработанности в экономической науке предопределили цель и задачи диссертационного исследования. Цель настоящего исследования состоит в выявлении потенциала стимулирующего воздействия кредита на развитие городского пассажирского автотранспорта на основе теоретико-методологического анализа взаимодействия пассажирских АТП с банковской системой, что обусловливает необходимость решения следующих исследовательских задач:

• определить теоретический подход к проблеме усиления стимулирующего воздействия кредита на развитие городского пассажирского автотранспорта;

• дать оценку современного состояния активной части основных производственных фондов пассажирских ЛТП разных форм собственности и организационно-правовых форм;

• обосновать возможность и необходимость использования кредита для обеспечения расширенного воспроизводства подвижного состава предприятий городского пассажирского автотранспорта;

• предложить концептуальный подход по совершенствованию процесса кредитования пассажирских АТП на приобретение подвижного состава и разработать комплекс рекомендаций по усилению стимулирующей функции и роли кредита в реализации программы развития городского пассажирского автотранспорта і .Рос і ова-на-Дону.

Объектом исследования является городской пассажирский автотранспорт, представленный ведущими коммерческими и муниципальными АТП г.Ростова-на-Дону, занимающими наибольшую долю рынка городских пассажирских перевозок: ОАО АТП-3 «Транссервис» (АТГТ-3); ООО «Янтарь»; МУП Муниципальная транспортная компания (МТК) «Ростовпассажиртранс», включающая Ростовские муниципальные пассажирские автотранспортные предприятия №1, JYL 2, №5, №6.

Предметом исследования выступают экономические отношения, возникающие между пассажирскими АТП и банковской системой в процессе развития городского пассажирского автотранспорта.

Теоретической и методологической базой исследований послужили труды отечественных и зарубежных ученых-экономистов по кредитованию реального сектора экономики, проблемам повышения эффективности городского пассажирского автотранспорта, проблемам стимулирования малого бизнеса, финансовому анализу и законодательные акты РФ, РО, затрагивающие вопросы кредитования и деятельности городского пассажирского автотранспорта, нормативные акты Минтранса РФ, Администрации г.Ростова-на-Дону, ЦБ РФ и Сбербанка РФ.

В основе диссертационной работы лежат общенаучные методы: сравнительного и логического анализа, экономико-статистические, графический анализ информации, моделирование. В процессе исследования использовались средства компьютерной техники и современное программное обеспечение (MS WinWord 97, Excel 97, Project Expert (Holding) 6.1).

Информационную базу исследования составляют данные

Государственного комитета по статистике РФ, комитета по статистике Ростовской обласіи, факты, сведения и мнения, опубликованные в отечественной и зарубежной экономической литературе, данные бухгалтерской и статистической отчетности пассажирских АТП.

Основные положения работы, выносимые на защиту:

1. Недостаточность собственных финансовых ресурсов пассажирских АТП для воспроизводства городского парка автобусов в условиях высокой степени его износа требует развития инвестиционного кредитования АТП на обновление подвижного состава. Такое кредитование позволит «запустить» механизм простого и расширенного воспроизводства подвижного состава пассажирских АТП и по мере укрепления финансов последних создать условия постепенного замещения кредита собственными источниками. Анализ хозяйственной деятельности АТП и окупаемости вложений в развитие городского пассажирского автотранспорта свидетельствует об инвестиционной привлекательности кредитования этого объекта в противовес сложившемуся мнению о заведомой убыточности городских пассажирских перевозок и невозможности использования кредита в этой сфере.

2. Специфика кругооборота капитала у перевозчиков разных форм собственности и организационно-правовых форм состоит в том, что у муниципальных и коммерческих АТП, имеющих только собственный подвижной состав, кругооборот начинается в безналичной форме путем приобретения автобусов и завершается в налично-денежной форме при получении выручки. У предпринимателей без образования юридического лица кругооборот капитала начинается и завершается в налично-денежной форме. Высокая доля налнчно-денежного оборота диктует необходимость усиления контроля за полнотой сбора и сохранностью налично-денежной выручки, обеспечивающей завершение кругооборота капитала и экономическую основу возвратности взятых кредитов.

3. Скорость кругооборота совокупного капитала пассажирских АТП разных форм собственности и организационно-правовых форм во многом зависит от особенностей формирования и структуры совокупного капитала предприятий: большая скорость оборота характерна для АТП, имеющих больший удельный вес арендованных основных фондов (как производственной базы, так и подвижного состава). Эти особенности следует учитывать при определении сроков окупаемости и возврата выдаваемых кредитов.

4. При принятии инвестиционных решений (программ) по развитию городского пассажирского автотранспорта следует учитывать возможность применения многовариантных схем, предусматривающих использование разных источников финансирования и кредитования инвестиций: 1) собственные средства муниципальных и коммерческих АТП; 2) собственные средства субъектов малого предпринимательства, в т.ч. предпринимателей без образования юридического лица (ПБОЮЛ), приобретающих за свой счет автотранспортные средства и передающих их в аренду коммерческому АТП или эксплуатирующих самостоятельно; 3) приобретение автотранспорта в собственность муниципального АТП за счет средств городского бюджета, выделенных в безвозвратном порядке; 4) приобретение автотранспорта за счет бюджетных средств с последующей передачей его в аренду (лизинг) с последующим выкупом как муниципальными, так и коммерческими АТП; 5) приобретение автотранспорта муниципальными и коммерческими АТП путем предоставления льготного целевого кредита из областного и муниципального бюджета; 6) приобретение автотранспорта муниципальными и коммерческими АТП за счет льготного (или на общих условиях) банковского кредита, предоставляемого крупными коммерческими банками; 7) приобретение автотранспорта субъектами малого бизнеса, в т.ч. ПБОЮЛ. за счет банковского кредита с последующей его передачей в аренду коммерческому АТП или для самостоятельной эксплуатации; 8) приобретение автотранспорта за счет средств международного кредита с передачей его муниципальному АТП с последующей выплатой кредита и причитающихся процентов за счет средств муниципального и областного бюджетов.

5. Обобщение отечественного и зарубежного опыта кредитования покупки автотранспортных средств дало основание для разработки моделей банковского краткосрочного, среднесрочного и долгосрочного инвестиционного кредитования воспроизводства городскою парка автобусов, предусматривающих меры контроля за сохранностью, эффективностью использования кредитуемых объектов и обеспечением возвратности кредитов. На их основе возможно усиление стимулирующей функции и роли кредита в реализации Программы развития городского пассажирского автотранспорта г.Ростова-на-Дону.

6. Комплексный анализ эффективности бизнес-проектов финансирования воспроизводства юродского парка автобусов отечественными и импортными моделями (в т.ч. сравнительный анализ показателей эффективности инвестиций, их безубыточности, статистический анализ по методу Монте-Карло) выявил наиболее выгодные варианты вложений собственных, бюджетных и заемных средств.

Научная новизна диссертационной работы определяется авторской разработкой концептушіьного подхода к решению проблемы усиления стимулирующего воздействия кредита на развитие городского пассажирского автотранспорта. В часі нести, научная новизна диссертационного исследования состоит в следующем:

1. В противовес сложившемуся мнению об убыточности городских пассажирских перевозок и невозможности в связи с этим осуществления простого и расширенного воспроизводства подвижного состава пассажирских АТП за счет собственных источников и банковского кредита обоснована возможность развития городского пассажирского автотранспорта за счет бюджетного и банковского кредитов. Вывод о реальности такого кредитования основан на комплексном анализе деятельности пассажирских АТП разных форм собственности и организационно-правовых форм и подтвержден расчетами бизнес-проектов, окупаемость большинства которых менее 1 года.

2. Выявлены и уточнены направления воздействия стимулирующей функции и роли кредита на развитие городского пассажирского автотранспорта: 1) пополнение и увеличение городского автобусного парка, обеспечивающие комфортность, ритмичность и скорость пассажирских перевозок; 2) обновление существующего автобусного парка и стимулирование ускоренного выбытия морально и физически устаревших (изношенных) единиц подвижного состава, что повышает экологическую и техническую безопасность городских пассажирских перевозок; 3) усиление контроля за легализацией денежных потоков (на этой основе и полноты налогообложения), поступлением и сохранностью налично-денежной выручки, созданием денежного фонда погашения кредитов. взятых на обновление подвижного состава; 4) уменьшение и постепенный отказ от бюджетного дотирования муниципальных перевозчиков по мере укрепления материальной базы пассажирского автотранспорта, достижения четкой организации перевозок и обеспечения полноты сбора и сохранности денежной выручки.

3. Разработаны модели краткосрочного, среднесрочного и долгосрочного инвестиционного банковского кредитования на обновление подвижного состава пассажирских АТП посредством кредитования субъектов малого предпринимательства на приобретение транспортных средств, предусматривающие меры контроля за сохранностью, эффективностью использования кредитуемых объектов и обеспечением возвратности кредитов.

4. Выявлены варианты наиболее эффективных вложений на основе комплексного анализа разработанных бизнес-проектов по обновлению подвижного сосіава пассажирских АТП разными типами автобусов отечественного и импортного производства, в т.ч. статистического анализа по методу Монте-Карло, анализа безубыточности. Определены сроки окупаемости и возврата этих кредитов, возможные варианты использования источников финансирования, в том числе с государственным участием в этом процессе.

5. Разработан комплекс рекомендаций по усилению стимулирующей функции и роли кредита в реализации программы развития городского пассажирского автотранспорта г.Ростова-на-Дону, основанный на особенностях экономики коммерческих АТП, преимуществах использования форм малого предпринимательства и частной формы собственности в сфере городских пассажирских перевозок.

Практическая значимость результатов проведенных исследований состоит в активизации и широком использовании кредита как источника ускоренного расширенного воспроизводства городского пассажирского автотранспорта и на этой основе обеспечения решения транспортной проблемы города, - улучшение качества пассажирских перевозок. Коммерческим банкам и Сберегательному банку РФ определен сегмент рынка (сфера городских пассажирских перевозок) для эффективного и доходного вложения банковских ресурсов. При кредитовании пассажирских АТП разных форм собственности и организационно-правовых форм банками могут применяться предложенные модели инвестиционного кредитования, обеспечивающие эффективное использование и возвратность кредита, способствующие развитию малого бизнеса в сфере городских пассажирских перевозок, его интеграции с крупными автоперевозчиками, росту поступлений доходов в бюджет и увеличению занятости населения. Также они могут использоваться при разработке программ развития городского автотранспорта и малого предпринимательства. Теоретические разработки и практические результаты диссертации используются в учебном процессе РГЭУ «РИНХ» в курсах «Деньги, кредит, банки», «Деятельность коммерческих банков в РФ» и «Организация и финансирование инвестиций».

Апробация работы. Основные положения, теоретические обобщения и выводы диссертационного исследования докладывались на следующих научных конференциях:

• на межрегиональной научно-практической конференции молодых ученых «Финансовый рынок и экономика России: системные взаимосвязи» (7 декабря 1999 г., г.Ростов-на-Дону, РГЭА);

• на межрегиональной научной конференции профессорско-преподавательского состава и практических работников «Институциональные преобразования в финансово-кредитной сфере» (22 февраля 2000 г., г.Ростов-на-Дону, РГЭА);

• на всероссийской научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава и молодых ученых «Финансовые институты и механизмы инвестирования» (18 апреля 2000 г., г.Гуково);

• на межрегиональной научно-практической конференции молодых ученых и студентов на тему: «Проблемы повышения эффективности банковского дела в реальной экономике современной России» (19 апреля 2000 г., г.Ростов-на-Дону);

• на юбилейной межрегиональной научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава на тему: «Реструктуризация экономики России» (27 февраля 2001 г., г.Ростов-на-Дону).

Отдельные результаты работы внедрены в коммерческом АТП ООО «Янтарь» и приняты к внедрению филиалом «Ростовский» ОАО Банк «Павелецкий».

По теме диссертации автором опубликованы следующие работы, общим объемом 6,3 п.л., из которых лично автора 5,2 п.л.:

1. Об особенностях оборота капитала автотранспортного предприятия// Финансовый рынок и экономика России: системные взаимосвязи: Материалы научно-практической конференции молодых ученых и студентов / Ростовская государственная экономическая академия. - Ростов-н/Д., 2000-0,3 п.л. (в соавторстве).

2. О возможностях кредитования затрат на обновление подвижного состава городского пассажирского автотранспорта // Рыночная экономика: Финансовые кредитные отношения: Ученые записки финансового института / Ростовская государственная экономическая академия. - Ростов-н/Д., 2000. №6. - 0,4 п.л. (в соавторстве).

3. Об источниках финансирования и кредитования пассажирских автотранспортных предприятий // Институциональные преобразования в финансово-кредитной сфере: Материалы научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава и практических работников / Ростовская государственная экономическая академия. - Ростов-н/Д., 2000. -0,2 п.л. (в соавторстве).

4. Особенности правового регулирования деятельности городского пассажирского автотранспорта // Юридический вестник, 2000. №1(13). - 0,8 п.л. (в соавторстве).

5. О путях улучшения организации и доходности городских пассажирских перевозок // Финансовые институты и механизмы инвестирования: Материалы межрегиональной научно-практической конференции / Ростовская государственная экономическая академия. - Ростов-н/Д., 2000. -0,2 п.л. (в соавторстве).

6. О конкуренции в городских пассажирских перевозках // Проблемы повышения эффективности банковского дела в реальной экономике современной России: Материалы научно-практической конференции молодых ученых и студентов / Ростовская государственная экономическая академия. - Ростов-н/Д., 2000. - 0,1 п.л.

7. О стимулирующей функции и роли кредита в развитии и воспроизводстве основных фондов городского пассажирского автотранспорта (АТП) // Рыночная экономика: Финансовые кредитные отношения: Ученые записки финансового института. Юбилейный выпуск / Ростовский государственный экономический университет «РИНХ». - Ростов-н/Д., 2001. №6. — 0,3 п.л. (в соавторстве).

8. Роль кредита в стимулировании развития городского пассажирского автотранспорта: Научно-практическое пособие / Ростовский государственный экономический университет «РИНХ». - Ростов н/Д., 2001. -4 п.л.

## Экономическое содержание кредита и его стимулирующей функции

Кредит является неотъемлемым элементом рыночного хозяйства, оказывающим непосредственное воздействие на процессы расширенного воспроизводства на макроуровне и на уровне отдельного предприятия. Будучи одновременно категорией воспроизводства и перераспределения, он ускоряет процессы воспроизводства на всех его фазах — производства, распределения, обмена, потребления. За счет кредита происходит формирование основных и оборотных средств предприятий; осуществляются расчеты между товаропроизводителями, портфельные и реальные инвестиции, оплата рабочей силы, увеличение объема денежной массы, участвующей в денежном обороте (в том числе в функциях средств платежа и обращения); ускоряются процессы реального накопления, производственного и личного потребления, формирования доходов бюджета, поступления выручки от реализации продукции предприятий. Кредит происходит от латинского credere - доверять. Это обстоятельство во многом объясняет тот факт, что некоторыми экономистами сущность кредита связывается с доверием. Вместе с тем, прав Лаврушин О.И. убедительно показавший, что доверие присуще не только кредитным сделкам, но и другим хозяйственным операциям [69, С.26]. По вопросу сущности, содержания и функций кредита среди отечественных и зарубежных экономистов нет единой точки зрения, что с одной стороны положительно, так как позволяет осуществлять исследование кредита с разных методологических позиций и с разных сторон. С другой стороны, множественность различных подходов ставит на повестку дня проблему выбора наиболее оптимальной для практического использования научной концепции. От того, какая концепция будет выбрана во многом зависит степень эффективности практического использования кредита в соответствии с его сущностью, содержанием и потенциальными функциональными возможностями.

Подавляющее большинство экономистов трактует кредит как чисто денежную категорию, связывая кредит либо с перераспределением денежных средств, либо с денежной формой их движения как ссудного фонда или ссудного капитала. Так в книге «Банковское дело», изданной под редакцией Колесникова В.И., Кроливецкой Л.П., указывается, что «кредит в условиях перехода России к рынку представляет собой форму движения ссудного капитала, то есть денежного капитала, предоставленного в ссуду» [35, С.6]. По мнению коллектива авторов книги «Общая теория денег и кредита» под редакцией Жукова Е.Ф.: «кредит является формой движения ссудного капитала» [79, С.5].

В экономической литературе советского периода аналогичный подход, получивший название «фондовой концепции кредита», трактовал его сущность как «форму движения ссудного фонда» [122, С. 10]. При этом под «ссудным фондом понимается совокупность мобилизуемых и используемых государством на началах возврата временно свободных средств и резервов, целевых фондов, а так же собственных средств банка и выпущенных в обращение денежных знаков» [122, С. 10]. Антонов Н.Г. и Пессель М.А. также отмечают уже в настоящее время (в середине 90-х годов), что «формой движения ссудного фонда является кредит» [32, С.21]. Такая трактовка встречает ряд возражений других экономистов. Так, Меликов Ю.И. считает, что определение кредита как формы движения ссудного фонда или формы движения ссудного капитала является недостаточным, так как оно не разграничивает сущности кредита, его содержания и формы. Сущность кредита состоит в перераспределении между собственниками и хозяйствующими субъектами на условиях возвратности объектов собственности: временно свободных природных, материальных, денежных и трудовых ресурсов. Содержание кредита — превращение в функционирующие временно бездействующие факторы производства путем их передачи для использования (потребления) от одних собственников (хозяйствующих субъектов) к другим на условиях возвратности и платности [54, С.65]. Аналогична точка зрения Ямпольекого М.М., который отмечает, что в таком определении акцент сделан на форму, а не на сущность кредитных отношений, на специфику интересов его участников. Это подчеркивает ограниченное значение характеристики кредита как формы ссудного капитала или фонда. Помимо этого, рассматриваемое определение страдает и иными недостатками. Прежде всего нельзя игнорировать то, что трактовка кредита как формы движения ссудного капитала или фонда практически мало что вносит в разъяснение этой категории, поскольку термин «форма движения», равно как и «ссудный фонд», сам нуждается в объяснении. Следует обратить внимание на то, что понятие кредитных отношений шире отношений, связанных с движением ссудного капитала или фонда. Имеется немало разновидностей кредитных отношений, которые вряд ли могут рассматриваться как движение ссудного капитала. К ним относятся, в частности, такие, как помещение сбережений населения во вклады в банках, кредитные отношения, возникающие при взаимном кредитовании граждан и др. Отмеченные обстоятельства свидетельствуют о неприемлемости характеристики кредита как формы движения ссудного капитала или фонда. Это побуждает к поиску иной его трактовки [128, С.30]. Кроме того, трактовка ссудного фонда только как чисто денежного, по мнению Меликова Ю.И., не позволяет относить к кредитным отношениям неденежные формы кредита, а, следовательно, такое определение сущности кредита не отражает всего спектра кредитных отношений. По его мнению, ссудный фонд следует определять как «совокупность временно свободных (неиспользуемых) объектов собственности — природных, материальных, трудовых, денежных ресурсов различных собственников и хозяйствующих субъектов. Он является объектом кредитных отношений и характеризует кредитный потенциал общества. Временно свободные ресурсы представляют собой превышение фактического их наличия у каждого собственника и хозяйствующего субъекта над необходимой потребностью в данном периоде» [54, С.65].

Перераспределительная концепция кредита делает акцент на перераспределительную функцию кредита. Это направление зародилось в советской литературе 30-х годов и сохранило свое значение и в настоящее время. Достаточно привести следующие определения кредита некоторых авторов: «содержание кредитных отношений состоит в аккумуляции денежных средств и их передачи кредитующим органом соответствующим хозяйственным звеньям или отдельным лицам во временное пользование с обязательным возвратом в установленный срок и внесением платы» [52, С.24]; кредит отражает «экономические отношения, возникающие в процессе... распределения и перераспределения денежных средств на основе возвратности и контроля...» [114, С.8]. Основной недостаток перераспределительной концепции нам видится в том, что речь в ней идет о перераспределении денежных средств, что также не отражает всей полноты кредитных отношений.

## Место кредита в формировании капитала пассажирских АТП

Проблема формирования оборотных средств широко обсуждалась в советской экономической литературе в виду актуальности задач повышения эффективности использования материальных и финансовых ресурсов государства как собственника, передаваемого последним в оперативное распоряжение государственным хозяйствующим субъектам. В этой связи поиск наиболее оптимальных пропорций формирования оборотных средств сводился к установлению пропорций в соотношении собственных и заемных средств предприятия.

Поскольку основные фонды государственных предприятий передавались государством для эксплуатации безвозмездно (с баланса на баланс) проблема формирования совокупного капитала пассажирских АТП на повестке дня не стояла - она ограничивалась лишь вопросами формирования части капитала -оборотных средств. Решение этой проблемы шло в русле государственного финансирования воспроизводства оборотных средств через бюджетную систему в виде дотационной компенсации заниженного тарифа перевозок и восполнение выпадающих доходов от перевозки льготных категорий пассажиров.

В условиях рыночной адаптации предприятий разных форм собственности и организационно-правовых форм ведения хозяйства, проблема формирования капитала пассажирских АТП и определения необходимых источников средств развития становится актуальной.

В рамках теории воспроизводства акт производства не является единовременным - построенная на непрерывности потребления жизнь общества, означает необходимость непрерывности, постоянного возобновления процесса производства. «Производство вообще и капиталистическое производство в частности не может существовать, если оно постоянно не повторяется, или воспроизводится [120, С.79]. Это ставит на повестку дня определение источников такого воспроизводства, а, следовательно, формирования совокупного капитала предприятия. Формирование капитала любого предприятия независимо от формы собственности может происходить только за счет следующих источников: 1) собственные (уставный, добавочный капитал и т.д.), 2) заемные (кредиты банков, бюджета, других хозяйствующих субъектов), 3) привлеченные средства. Кроме того, возможен и такой источник как бюджетное финансирование. Особенности формы собственности (государственная, не государственная) и организационно-правовой формы городских пассажирских перевозок как показывает анализ деятельности пассажирских АТП г.Ростова-на-Дону накладывает свой отпечаток на формирование капитала пассажирских АТП.

Рассмотрим особенности капитала муниципальных АТП. Основным типом муниципальных АПТ в настоящее время являются комплексные автоэксплуатационные предприятия, осуществляющие перевозку пассажиров, хранение, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, снабжение его необходимыми эксплуатационными материалами. Подобный тип предприятия достался в «наследство» от дореформенного периода развития нашей страны. Эффективно работавшие в плановой экономике пассажирские АТП потеряли жизнеспособность в условиях рынка. К такому результату муниципальные АТП привели следующие основные причины: увеличение количества льготных категорий пассажиров, как на федеральном, так и на местном уровне; усиление налоговой нагрузки; сокращение централизованного обновления подвижного состава муниципальных АТП; нежелание руководства муниципальных АТП проводить мероприятия по повышению эффективности деятельности, улучшению конкурентоспособности предприятий.

В дореформенный период пассажирские АТП организовывали свою деятельность в соответствии с утверждаемыми в пятилетних планах показателями пассажирооборота; выпуска на линию автобусов; объема доходов от перевозок пассажиров; объема реализации бытовых услуг населению; заданиями по научно-техническому прогрессу; затратами на рубль доходов от всех видов деятельности; прибыли; роста производительности труда; лимита государственных централизованных кредитных вложений; ввода в действие основных фондов и мощностей; лимиты материально-технических ресурсов. Также при планировании деятельности АТП применяли экономические нормативы. Так, в пятилетних планах утверждались следующие экономические нормативы: отчисления от прибыли в государственный бюджет; фонд заработной платы на рубль доходов от всех видов деятельности; фонд заработной платы руководящих, инженерно-технических работников и служащих; фонд заработной платы конструкторов, технологов и научных работников. Кроме того, устанавливались нормативы образования фонда материального поощрения и фонда социального развития от прибыли, норматив отчислений от прибыли в резервный фонд министерства, нормативное соотношение между средней заработной платой и производительностью труда.

Экономические реформы породили безответственность руководителей пассажирских АТП - планирование деятельности предприятий прекратилось. Заметим, что в условиях реформ планирование деятельности АТП потеряло смысл, так как экономическая и политическая ситуация была нестабильна (постоянная трансформация правового поля; трансформация налогового законодательства, направленная на его ужесточение; разрыв наработанных хозяйственных связей; сокращение централизованного обновления подвижного состава). Выживание муниципальных АТП в настоящее время объяснимо только их запасом прочности: капитальные здания, сооружения; оборудование для ремонта, диагностические стенды; запасы запасных частей и агрегатов; возможность двух - трех кратного превышения срока эксплуатации подвижного состава; использование части имеющегося подвижного состава на запасные части, что уменьшает его количество, но позволяет функционировать предприятию в целом.

## Совершенствование механизма кредитования пассажирских АТП на приобретение подвижного состава

В научной среде не существует принципиальных разногласий по поводу содержания механизма кредитования. По мнению Челнокова В.А. он состоит из нескольких стадий, включая программирование, предоставление, использование и возврат банковских ссуд [119]. Ширинская Е.Б. [124] выделяет два этапа механизма кредитования. На начальном этапе осуществляется тщательный анализ кредитных заявок, при этом большое внимание уделяется кредитоспособности фирмы-заемщика, оценке сильных и слабых сторон ее деятельности, вероятным срокам погашения кредита. Если фирма отвечает всем требованиям банковской политики, то оформляется кредитный договор, в котором зафиксированы права и обязанности обеих сторон. Следующий этап механизма кредитования начинается после предоставления кредита. Основной задачей которого, является выявление на ранней стадии проблемных кредитов с помощью анализа текущей деятельности фирмы.

Различия в подходах Ширинской Е.Б. и Челнокова В.А. не принципиальны и отражают, прежде всего, опыт развитых капиталистических стран. Современное понимание механизма кредитования сформировано традиционным поступательным развитием экономики развитых капиталистических стран, в котором не отражены особенности транзитивной экономики. Первая стадия - программирование кредитных вложений играет роль буфера ограждающего коммерческий банк от будущих неприятностей невозврата вложенных средств. По мнению В.А.Челнокова, предоставление средств банками должно осуществляться в соответствии с программами экономического и социального развития предприятий. Что в свою очередь предполагает, что предприятия занимают стабильное положение на товарных рынках. В условиях транзитивной экономики такой подход становится не актуальным, так как подобные клиенты в РФ немногочисленны, и ограничивать сферу банковского кредитования не целесообразно. Таким образом, программирование кредита в этих условиях может носить только ориентировочный характер.

В определение кредитоспособности клиента в условиях транзитивной экономики желательно внести следующие коррективы: целесообразно перенести акцент с предварительного ее определения на анализ текущего состояния (по возможности ежедневного). В международной практике, несмотря на стабильно развивающуюся макроэкономическую ситуацию, тем не 1 менее, по данным Семенюта О.Г. в кредитных договорах «предусматривается активное право банка по проверке текущего финансового состояния клиента» [98, С. 46]. Источником погашения кредита и причитающихся процентов является не высокая оценка кредитоспособности клиента, данная коммерческим банком на основе бухгалтерской отчетности, а полноценный кругооборот капитала заемщика, который возможен только при успешном осуществлении кредитуемой коммерческой операции. Таким образом, основное внимание при принятии кредитного решения должно быть уделено возможности кредитуемой операции окупить сделанные в нее вложения и принести прибыль, что позволит заемщику вовремя и в полном объеме погасить долг и причитающиеся проценты. Следовательно, только оперативный мониторинг деятельности заемщика в рамках кредитуемой сделки может позволить коммерческим банкам обеспечить возвратность вложенных средств.

Исходя из того, что принципы деятельности коммерческих АТП позволяют осуществить обновление парка городского пассажирского автотранспорта путем кредитования субъектов малого бизнеса на покупку автобуса, то к нему применимы условия кредита, выдаваемого частным лицам. В США кредиты выдаваемые частным лицам составляют около пятой части всех выданных банками кредитов. Эти кредиты подразделяются на потребительские кредиты (consumer credit) и собственно кредиты частным лицам (personal loans). Банки выдают потребительские кредиты частным лицам для приобретения потребительских товаров длительного пользования (например, автомобилей). В основном потребительский кредит предполагает погашение в рассрочку. Однако существуют кредиты предполагающие разовое погашение, а также кредиты по открытому счету (например, в магазине) и сервисные кредиты (выдаваемые для оплаты счетов за лечение). Около 40% потребительских кредитов, выданных коммерческими банками США, подлежащих погашению в рассрочку, приходилось на кредиты, предоставленные на покупку автомобилей.